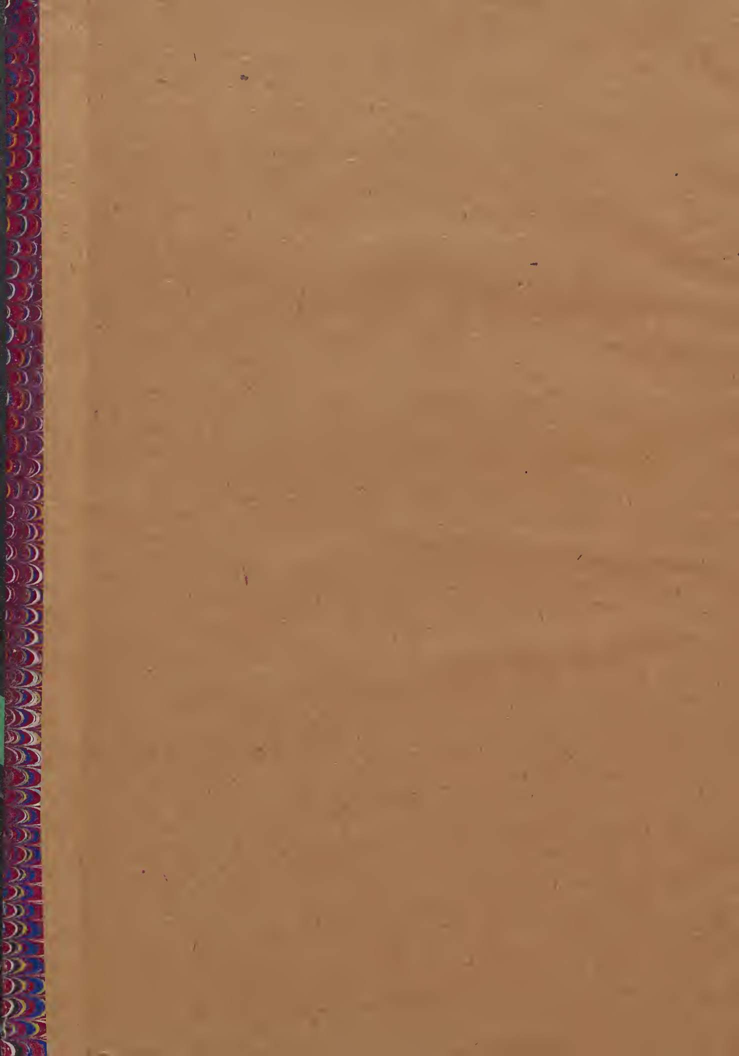

12e
75





MEJORAS

DE

INTERESES GENERALES Y LOCALES.

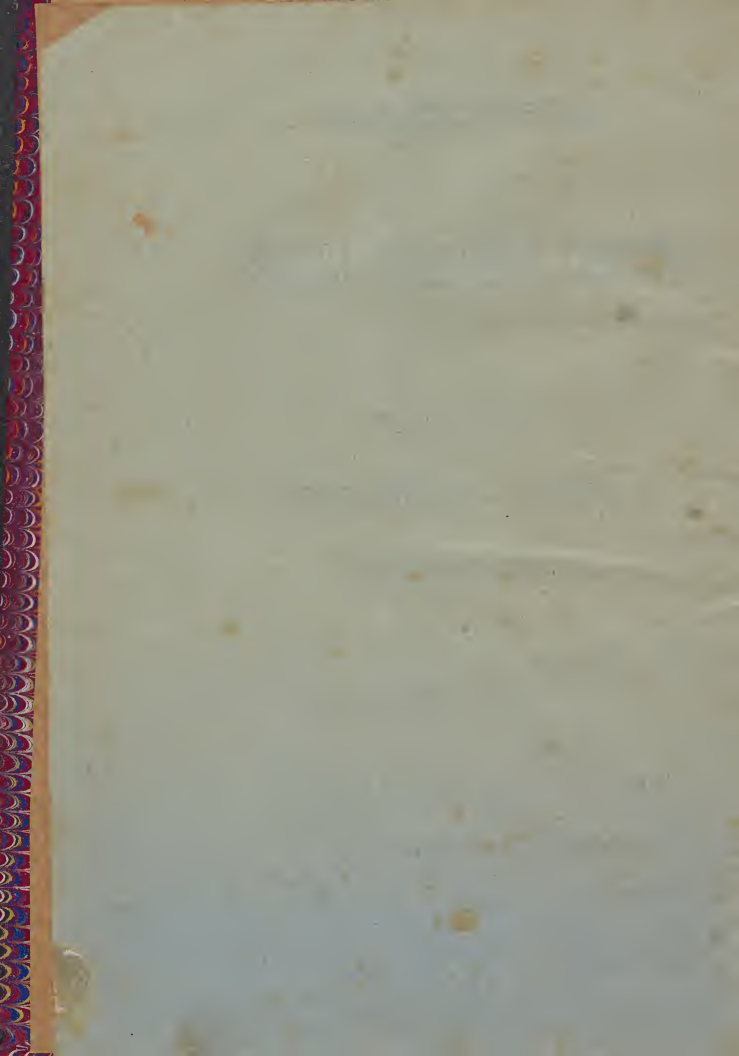
SEVILLA,

SU PUERTO DEL RIO GUADALQUIVIR,

SUS FERRO-CARRILES.

SEVILLA, OCTUBRE DE 1886.

IMPRENTA DE "EL UNIVERSAL,,



MEJORAS

DE

INTERESES GENERALES Y LOCALES.

SEVILLA,

SU PUERTO DEL RIO GUADALQUIVIR,

SUS FERRO-CARRILES.

SEVILLA. OCTUBRE DE 1886.

IMPRENTA DE "EL UNIVERSAL,

O'DONNELL, 34

SEVILLA,
SU PUERTO DEL RIO GUADALQUIVIR,
SUS FERRO-CARRILES.

No corresponde en estos apuntes sucintos hacer un resúmen histórico de Sevilla para demostrar su importancia. Basta considerar la estension de la ciudad, sus monumentos tan célebres, su situacion que le da la doble ventaja de ser á la vez ciudad del interior y ciudad puerto de mar, la riqueza y la fecundidad de su suelo y su clima, para conocer á primera vista que se halla al frente de una zona privilegiada, como lo es en Europa la zona de Andalucía. Agreguemos de paso que hoy es asiento de la Capitanía general, del Arzobispado, de la Audiencia del territorio, de los gobiernos civil y militar de la provincia y de las jefaturas de los ingenieros de Obras públicas, de Minas, de Montes, de Hidrología y de Ferro-carriles.

Es al amparo de las condiciones favorables enumeradas al principio, que su *comercio* ha teni-

do desde la antigüedad un desarrollo relativamente importante que se ha acrecentado cada dia, gracias á esas mismas condiciones favorecidas á la vez por todos los adelantos modernos. Apresurémonos á manifestar que este desarrollo ha sido siempre impulsado con tanta actividad como prudencia y sabiduría por sus *juntas de comercio* constitutidas en corporacion reconocida por el Estado, donde se han distinguido y se distinguen hombres muy competentes en materias mercantiles, y que en época ya remota (año 1748) sabían constituir compañías por acciones, bajo bases absolutamente idénticas y del mismo tenor que las de nuestros dias, como lo prueba una accion núm. 2392 que tenemos á la vista de la Real Compañía de San Fernando, estendida en Sevilla en 23 de Agosto de 1748, grabada sobre pergamino con curiosas alegorías y con las firmas Francisco Cobo Hontiberos.—Pablo Deurwarrder.—Manuel de la Calle.—Joseph de Goyeneta.—Manuel de Urbina y Salazar.—Juan Jph Rodriguez Ortigosa.

Con estos antecedentes, tales ejemplos y tal historia, ¡cuántos deberes incumben á la *Cámara de Comercio* recientemente creada, á favor de la iniciativa de un entendidísimo Ministro de Fomento, que dejará huellas tan gloriosas como imperecederas! Preciso es decir que la actividad desplegada por su presidente y sus indivíduos, en los primeros meses de su fundacion, hacen concebir las mas lisonjeras esperanzas para la mejora y fomento del comercio de Sevilla en sus múltiples manifestaciones.

Si la zona de Sevilla debe la abundancia de

sus productos á la riqueza de su suelo y fecundidad de su clima, la ciudad de Sevilla debe en particular á su puerto del Guadalquivir y á sus vías de comunicacion la actividad de su comercio.

Antes de que existieran ferro-carriles en España (1850), el comercio de Sevilla se hacia casi exclusivamente por su puerto en cuanto á exportacion é importacion, cuyas operaciones se hallaban siempre entorpecidas por la insuficiencia y las condiciones completamente defectuosas de los medios de comunicacion al interior. Así es que desde 1851 se pensó en la construccion de ferro-carriles, y el primero en esta zona fué el de Sevilla á Córdoba, cuyas bases fueron convenidas en 8 de Octubre de 1852 por la Diputacion provincial de Sevilla, quien, acertadamente influida por el Comercio, estipuló que la Estacion de dicha línea, en Sevilla, debia hallarse muy próxima al puerto, comprendiendo que el interés general pedia que las vías interiores y el puerto se hallasen siempre en comunicacion tan corta como rápida. Se atendió á esta necesidad de la manera mas completa construyendo en Sevilla la Estacion de Plaza de Armas, que tiene la ventaja de encontrarse casi dentro de la ciudad y á 450 metros del puerto con el cual está unida por una vía.

Los ferro-carriles, apenas empezados, tomaron bien pronto en la provincia de Sevilla un desarrollo considerable, y por órden de fechas citaremos los que se hallan construidos.

Sevilla á Córdoba, prolongado hácia Madrid.

Sevilla á Jerez, prolongado hasta Cádiz y Sanlúcar.

Utrera á Moron y Osuna, prolongado hasta Granada y Málaga.

Sevilla á Mérida, por Tocina

Sevilla á Carmona, por Alcalá

Guadajoz á Carmona.

Marchena á Écija prolongado hasta Córdoba por la Carlota.

Sevilla á Huelva.

Todos estos ferro-carriles, ó la mayor parte, han sido construidos sin que preceda un plan general formado y maduramente estudiado de antemano. Sus concesiones han sido otorgadas ya obedeciendo á intereses generales del Estado, ya á intereses locales, pero principalmento á los de distintas compañías ó distintos concesionarios, quienes casi todos han desaparecido, viniendo á quedar propiedad de dos importantísimas compañías que son la de *Madrid, Zaragoza y Alicante*, y la de *Ferro-carriles Andaluces.*

Muchos intereses y de distinta índole se han agitado en la concesion, en la construccion y durante los primeros años de la explotacion de los varios ferro-carriles de la provincia de Sevilla, y es muy cierto que enmedio de éstos el comercio de la ciudad y de su puerto no han sido los mas favorecidos. Mas de una vez las Juntas de comercio han abrigado temores, la prensa se ha agitado, las asociaciones mercantiles han elevado exposiciones; todo ha sido impotente contra los intereses de las compañías deferro-carriles y las miras de su explotacion; no se ha podido siquiera conseguir que se cumplan las leyes.

Decretos y reales órdenes que se refieren á los mismos y que satisfacen los intereses generales del comercio de la zona de Sevilla.

En efecto; concedidas separadamente las líneas de Sevilla á Córdoba y de Sevilla á Jerez, se sancionó la ley de 9 de Julio de 1856, que, entre otros artículos, dice:

"*Art. 12. Se declara línea general de primer órden el ferro-carril que, partiendo de Madrid y pasando por Córdoba y Sevilla, termina ea los muelles de Cádiz.*"

De ahí la necesidad de unir en Sevilla esas dos líneas concedidas separadamente y, como consecuencia, la Real órden de 25 de Febrero de 1858 que encargó á los ingenieros de la Division de Sevilla hacer los estudios de esta union.

La Estacion de Plaza de Armas se hallaba entonces construida, en parte, en su emplazamiento actual, muy favorable á la ciudad y al puerto, como habia sido estipulado en las bases de 8 de Octubre de 1852; pero la compañía del ferro-carril de Sevilla á Jerez y Cádiz, (hoy estinguida y refundida en la compañía de Ferro-carriles Andaluces), que comprendia que los intereses de Sevilla y las intenciones de los ingenieros de la Division debian hacer proponer la union ó empalme por el Sur, es decir, paralelamente á las vías del puerto y la habilitacion de una sola Estacion de Plaza de Armas para ambas líneas, con detrimento de su Estacion de San Bernardo, se apresuró á proponer una union ó empalme por el Este, remontando á 6 kilómetros al Norte, que es el trayecto actual, alejándose del puerto, que no entraba en sus miras de fa-

vorecer en menoscabo de sus puertos extremos de línea: Trocadero y Cádiz. Este empalme, el actual como se ha dicho, fué autorizado como *provisional* por Real órden de 8 de Setiembre de 1859, sin que lo haya venido á sancionar ninguna ley, careciendo hoy de existencia legal. Construido con actividad y abierto á los dos años á la explotacion, este empalme ha seguido subsistiendo, á pesar de que en 7 de Junio de 1873 se le denegó el carácter definitivo que pretendió la compañía de Sevilla á Cádiz y se ordenó que se reiterase á ésta compañía y á la de Sevilla á Córdoba que se pusieran de acuerdo para presentar un proyecto de Estacion única y definitiva, como habia sido dispuesto ya en 26 de Mayo de 1866; á pesar de que los ingenieros de la Division hayan formado y presentado el proyecto definitivo de empalme paralelamente al muelle y de estacion central y definitiva en Plaza de Armas; á pesar de que todas las mercancías que circulan por ferro-carril desde San Bernardo al puerto tengan que dar un rodeo de 12 kilómetros y pagar en consecuencia; y á pesar, en fin, circunstancia más grave y hasta inconcebible, de que las mercancías que pasan por ferro-carril por Sevilla, ya con direccion Norte á Sur, ya viceversa, tengan que pagar dos veces la tarifa de los 6 kilómetros comprendidos entre la Estacion de Empalme y Sevilla, ó sea una vez á la compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante, fundándose en que su concesion va hasta Sevilla, y que, en consecuencia, si las mercancías son distraidas de su vía 6 kilómetros antes de llegar á Sevilla, tiene, sin embargo, derecho á percibir el importe

de esa distancia, aunque no efectúe el trasporte, y otra vez á la compañia de Ferro-carriles Andaluces porque en realidad ésta hace el trasporte de la mercancía.

Agréguese que una mercancía que viene del Norte no puede consignarse á la estacion de San Bernardo; que el expeditor tiene forzosamente que recibirla en la plaza de Armas y de allí reexpedirla á San Bernardo por el Empalme, teniendo que pagar un recorrido de 12 kilómetros más.

En resultado:

Tasa exijida por una distancia no recorrida.

Tasa exijida por un rodeo inútil de 12 kilómetros en el caso últimamente designado.

Tasa y rodeo de 12 kilómetros para llegar al puerto en cuanto á las mercancías que llegan por el Sur á Sevilla y las pérdidas de tiempo consiguientes.

Todo contribuye á lesionar los intereses generales del comercio y del puerto y á poner obstáculos á las transacciones.

No puede ponerse en duda que los intereses de las dos compañías referidas llevan á ambas á empujar su tráfico hasta los puertos extremos de ambas redes: una sobre Huelva, otra más particularmente sobre Bonanza, Sanlúcar, Trocadero y el nuevo muelle de Puntales en Cádiz, así como Málaga. Esta condicion innegable es totalmente contraria á los intereses del comercio de Sevilla y de su puerto; quedando sentada, fijemos la atencion con el mapa á la vista sobre las consecuencias que ha tenido la apertura de la

seccion de linea de Ecija á Córdoba por la Carlota.

Examinemos la nueva linea Córdoba-Ecija-Marchena-Utrera-Cádiz, y hallaremos en ella una nueva linea Córdoba-Cádiz, mucho más corta y más directa que la que pasa por Sevilla; y, dada la tendencia de las compañías ya enunciada, preciso es reconocer que va á efectuarse una desviacion de las mayores consecuencias en detrimento del comercio de Sevilla y de su puerto, pues es imposible separar uno de otro.

Las procedencias de Ecija y del Noreste de la provincia serán arrastradas hasta Cádiz ó hasta Málaga, gracias à las tarifas diferenciales, antes que remontar á Sevilla despues de haber bajado á Utrera, teniendo muy presente que, despues de remontar á Sevilla, hay que dar todavia en esta ciudad un rodeo de 12 kilómetros por ferrocarril para llegar al puerto del Guadalquivir.

Las procedencias de la Roda, Osuna, Marchena, Moron y Utrera, serán tambien arrastradas poco á poco hacia Cádiz, donde el nuevo muelle de Puntales ha sido hábilmente dispuesto y donde se ofrecen y ofrecerán cada dia mayores facilidades, mientras en Sevilla todo es y será, cada dia más, rodeos, lentitudes, dificultades y mayores gastos por consiguiente.

El puerto de Sevilla se halla expuesto á sufrir una importante desviacion de su tráfico, y esto unido á las circunstancias defectuosas para él y para su comercio que ya se han enumerado, las consecuencias serán incalculables, y, en presencia de estas, que son graves y desastrosas, que todos pueden preveer claramente y que pron-

to serán tangibles, los senadores de la provincia, los diputados, las autoridades, la Junta de muelles, la Cámara de comercio y el público en general deben estar muy alerta, fijándose en ello sériamente para poner pronto remedio.

Es preciso con este fin examinar detenidamente el mapa de ferro-carriles de la provincia, ver los que existen, sus direcciones principales y ver qué convendría hacer para evitar, ó, cuando menos contener, esa futura desviacion.

No hay duda de que la construccion del ramal de Carmona á Fuentes de Andalucía, (27 kilómetros) tendría por resultado llevar las procedencias de Ecija y de la parte Noreste de la provincia á Sevilla, en línea completamente recta pasando por Carmona, Mairena y Alcalá. Es con justa causa que ha sido concedido este ramal á la compañia de ferro-carriles de Sevilla á Alcalá y Carmona y subvencionado por la Diputacion provincial con 10 000 pesetas por kilómetro.

Obsérvese que el trayecto actual, Fuentes-Marchena-Utrera-Sevilla, tiene 92 kilómetros con un empalme en Marchena, otro en la linea de Moron y otro en Utrera, con tres pérdidas de tiempo consiguientes; mientras el nuevo trayecto Fuentes-Carmona-Mairena-Sevilla será solamente de 68 kilómetros y sin empalme.

Del propio modo, construyéndose otro ramal de 27 kilómetros de Marchena á Mairena del Alcor, se forma una línea completamente recta hacia Sevilla, siguiendo por la actual de Mairena á Alcalá y Sevilla, por cuya linea se traerían directamente á esta capital todas las procedencias de Este y Sureste de la provincia, comprendidas las

de las lineas de Málaga y Granada, en cuanto fuera posible.

Obsérvese tambien que para estas procedencias el trayecto actual desde Marchena á Sevilla, por Utrera, es de 75 kilómetros con el empalme en la linea de Moron y el empalme en Utrera con las pérdidas de tiempo consiguientes; mientras el nuevo trayecto que se formase de Marchena á Mairena y á Sevilla sería solamente de 54 kilómetros.

Como interés local, la necesidad de la construccion del ramal de Carmona á Fuentes y del ramal de Marchena á Mairena, es de tal modo evidente y resalta tan á la vista que no necesita demostracion.

Bajo otro aspecto es mucho más importante aun la construccion de dicho ramal de solo 27 kilómetros de longitud de Mairena á Marchena.

En efecto; fijándose en el mapa, se vé que con la construccion de ese corto ramal se completa una linea totalmente recta, que puede considerarse como estratégica de Este á Oeste de la península, del Mediterraneo al Atlántico, de Alicante y Cartagena á Huelva, pasando por Murcia, Lorca, Granada, Bobadilla, La Roda, Marchena, Mairena, Sevilla y Huelva, cuyas lineas están todas construidas ó en construccion, salvo el corto ramal de 27 kilómetros ya aludido y de cuyo proyecto se trata.

Hay que fijarse especialmente en el caracter de esa nueva línea general totalmente recta así formada, y penetrarse de sus importantísimas consecuencias ya bajo el punto de vista mercantil,

ya bajo el punto de vista estratéjico é interés general y del Estado por consiguiente.

Precisamente por lo mismo que en su principio los ferro-carriles no se han trazado, por lo general, prévio un plan concertado de antemano, para formar primero grandes lineas generales y directas, sino que se han construido para explotar zonas determinadas, es muy conveniente hoy, cuando se ofrecen casos como el presente, con poco dispendio completar las grandes líneas generales.

Esa gran línea recta se halla paralela á la otra, aunque á cierta distancia, y su carácter de estratéjica no puede ponerse en duda; ha de considerarse, pues, con el mayor interés todo lo que á ella se relacione.

Por lo que antecede se vé que la construccion de los dos ramales de Carmona á Fuentes y de Mairena á Marchena,ha de llenar un gran vacío y favorecer en gran escala los intereses de Sevilla y de su puerto uno, y los generales del Estado el otro.

Conviene muy mucho, de paso, fijarse en el siguiente cuadro estadístico de tonelaje y entrada de buques en el puerto de Sevilla para que las circunstancias que se han expresado anteriormente queden completamente demostradas.

Estadistica del tonelaje del puerto de Sevilla

SEMESTRES	TONELAJE DE IMPORTACION			TONELAJE DE EXPORTACION			Totales generales de importacion y exportacion.	Término medio de totales por semestres.
	CARBONES FOSFORITAS MINERALES	MERCANCIAS VARIAS	Totales	CARBONES FOSFORITAS MINERALES	MERCANCIAS VARIAS	Totales		
	Kilgs.	*Kilgs.*	*Kilgs.*	*Kilgs.*	*Kilgs.*	*Kilgs.*	*Kilgs.*	*Kilgs.*
1er y 2.° semestre de 1882.	41.978.006	129.803.968	171.781.954	42.471.123	65.543.974	108.015.094	279.797.048	139.898.524
1er y 2.° semestre de 1883.	53.665.491	123.565.440	177.230.931	41.930.737	92.354.552	137.285.239	314.516.220	157.258.110
1er semestre de 1884.	19.847.680	58.984.815	78.832.495	24.792.176	42.191.834	66.984.010	145.816.505	145.816.505
2.° semestre de 1884 y 1.° de 1885. . .	47.941.770	99.039.586	146.981.356	47.677.674	104.887.700	152.565.374	299.546.730	149.773.365
2.° semestre de 1885 y 1.° de 1886. . .	48.327.962	113.372.825	161.700.787	56.458.448	84.445.757	140.904.205	302.604·992	151.302.491

ENTRADA DE BUQUES EN EL PUERTO DE SEVILLA

AÑOS	N.° DE BUQUES	TÉRMINO MEDIO POR SMTRE.
1 á 31 Dic. 1884.	1496	848
id. 1885.	1319	659 un 12 °/o m.
1 Enero á 30 Junio 1886.	659	659 siguelo mis.°

No se ha podido tener la nota de la entrada de los años anteriores.

Examinando con dentencion el cuadro estadístico que antecede, y particularmente la última columna donde se comparan iguales épocas de tiempo,ó sean semestres, se vé que el total de importacion y exportacion se halla estacionario en 84, 85 y 86, pero algo inferior al 83, y en los tiempos presentes en que el tráfico se desarrolla en todas partes y particularmente cuando en la zona de Sevilla se han registrado y abierto hace pocos años un gran número de minas, es evidente que si el tráfico del puerto queda estacionario en Sevilla y sin el aumento consiguiente al tiempo y á las cosas, es que hay una desviacion de tráfico que se opera en contra suya.

Téngase presente que desde 1.° Julio del 85 á 30 Junio del 86 el tonelaje de minerales de exportacion ha sido 56.000ᵀ cuando solo fué en 84-85 de 47.000ᵀ. Pero el tonelaje de exportacion de mercancias varias que son las de mucha más importancia que los minerales ha sido solo 86.000ᵀ en 85-86, cuando fué 104.000ᵀ en 84-85, diferencia notable.

Y corrobora más este juicio el exámen del cuadro de los buques entrados por semestre en el puerto de Sevilla cuando hubo 748 en 1884 y solamente 659 en 1885 y 1886, ó sea una disminucion de un 12 °I₀ lo que es de mucha consideracion para un principio, sobre todo cuando el tonelaje de minerales que es mercancía de clase ínfima, como precio de trasporte, ha ido en aumento en 1885-1886 sobre los demás años.

No ha sido posible comprobar el número de buques entrados en 1882 y 1883, pero basta el dato de los demás años para formar juicio y con-

vencerse de lo que ocurre y de lo que no puede ménos de ocurrir.

Resulta de todo lo que precede que el comercio de Sevilla y su puerto necesitan imprescindiblemente que se alzan vías directas que afluyan á esta y vengan á contrarrestar las tendencias que se presentan á la desviacion de su tráfico.

Como se ha visto, estas vías son:

1.ª El ramal de Carmona á Fuentes: 27 kilómetros.

2.ª El ramal de Mairena á Marchena; 27 kilómetros.

Ambos ramales vienen á afluir á la línea férrea de Sevilla-Alcalá-Carmona, de cuyo concurso y de cuyos medios ha de depender en alto grado que la comunicacion con el puerto de Sevilla sea rápida, sin detencion alguna y barata; y ha de depender tambien que, en un momento necesario, pueda dársela el carácter de línea directa y estratéjica, con todas las importantes consecuencias que de ello resultan, y de un modo seguro y eficaz.

Estos extremos indispensables se obtendrán muy difícilmente, si concurren tres empresas ó tres personalidades distintas que representarían los ramales y la línea indicada, á la realizacion del pensamiento. Conviene muy mucho que todo esté reunido en una sola mano, pues solo entonces habrá la unidad de accion necesaria á los efectos que se proponen.

A los senadores y diputados á Córtes de la provincia, á los diputados provinciales, á las autoridades todas, á la Junta de muelles, á la Cámara de comercio, etc., toca escojitar los medios,

acercarse al ministerio de Fomento y á la compañia de ferro-carriles de Sevilla á Alcalá y Carmona para proponer y gestionar la realizacion de cuanto es preciso hacer para que estos dos ramales se construyan á la mayor brevedad y para que haya seguridad de que su explotacion y la de la línea de Sevilla á Alcalá y Carmona se hagan en terminos convenientes para los diversos efectos que se desean.



DISCUSION SOBRE LOS MEDIOS

que pueden emplearse para que se construyan los dos ramales de Carmona á Fuentes y Mairena á Marchena y para que la explotacion de éstos y la de la línea actual de Sevilla, Alcalá-Carmona se verifique con entera unidad de accion y de intereses.

1.º Ramal de Mairena á Marchena.—27 kilómetros.—Presupuesto 2.000.000 pesetas.

Este ramal no está concedido ni solicitado por persona alguna. El trayecto es fácil, como es de notoriedad pública; no se atraviesa ningun curso de agua importante; no hay más que arroyuelos insignificantes que solo llevan agua en invierno: el terreno es casi siempre llano con leves ondulaciones. Así es que no precisa estudio preliminar para conocer la posibilidad racional de su ejecucion, siendo por el contrario en conocimiento de todos, hasta de las personas menos peritas, que es un trayecto de construccion fácil.

Se está en el caso de que, vistos los grandes resultados que ha de traer su construccion bajo el punto de vista local, para el tráfico del puerto de Sevilla, y bajo el punto de vista general y

estratégico que ya se ha demostrado por completar la gran línea directa desde el Este al Oeste de la Península en el Sur, se incluya en el plan general de ferro-carriles y se saque inmediatamente á subasta con la subvencion legal de 60.000 pesetas por kilómetro. Con lo cual se asegurará la construccion de un ramal en el plazo que se marque y con las ventajas de la subasta.

2.° Ramal de Carmona á Fuentes.—27 kilómetros.—Presupuesto 2 000.000 pesetas.

Este ramal está concedido á la compañía de ferro-carriles de Sevilla-Alcalá-Carmona, que no ha tenido medios aun de hacer combinaciones de crédito suficientes para su construccion.

No se hallaría distante esta compañía de renunciar esta concesion, prévio el pago de los estudios justipreciados por los ingenieros del Gobierno y devolucion de la fianza depositada que importa unas 18.000 pesetas, siempre que se sacara á subasta con la subvencion legal de 60.000 pesetas por kilómetro.

En ese caso, conseguido esto, debería incluirse este ramal en el plan general de ferro-carriles y sacarse á subasta con la subvencion legal de 60.000 pesetas por kilómetro.

De este medio se aseguraría la construccion de este ramal en el plazo que se marque y con las ventajas de la subasta.

Pero la construccion de esos dos ramales no es bastante para la seguridad y la defensa de los intereses del puerto de Sevilla y para el carácter de linea general y estratégica, si nó se asegura tambien el concurso de la explotacion de la línea de Sevilla-Alcalá-Carmona.

Esta línea se halla construida al amparo del decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868 y no pertenece al Estado, ni se halla intervenida por la Inspeccion de ferro-carriles. Se abrió el primer trozo á la explotacion en 1873 y la totalidad de su trayecto que es de 42 kilómetros en Enero de 1880. Su tráfico, limitado hoy al tráfico puramente local, por no haber empalmado en su extremo con otra línea, que le dé cierto contingente de tráfico de tránsito, no ha podido mejorarse, ni aumentar su material, como era de desear, por la escasez de sus recursos y de aquí el temor de que, permaneciendo como se halla, no pueda tener elementos bastantes cuando se abriesen á la explotacion los dos ramales antedichos, para atender á su tráfico como es debido.

Explorada la voluntad de la compañía, parece seguro que no ha de ser una rémora para la realizacion del pensamiento de que se trata y en ese caso, deberíase: subvencionar los referidos 42 kilómetros de Sevilla á Alcalá y Carmona con la subvencion legal de 60 000 pesetas por kilómetro, á cambio de que se revertiera al Estado y tuviera la inspeccion de éste, y sacar á subasta pública esta linea, con la condicion de que el rematante abonara á la compañía actual el valor de la línea y de su material, segun justiprecio de los ingenieros del Gobierno, sirviendo de tipo

los precios que generalmente se admiten en los presupuestos de las líneas férreas en Andalucía, aumentando el total del tanto por ciento que concede la ley para los casos de expropiacion forzosa.

En esta solucion ganaría muy mucho el Estado, pues, á cambio de una subvencion relativamente escasa, se hallaría dueño al terminar la concesion de una línea construida de 42 kilómetros que no le habría costado mas desembolso que el de la subvencion; resultando por consiguiente una ventaja de gran consideracion.

Aceptado este medio, y comprendiendo la dificultad que se presentaría en las tres subastas separadas, seria conveniente que los tres trayectos:

Sevilla-Alcalá-Carmona.	42	kilómetros.
Carmona-Fuentes. . .	27	"
Mairena-Marchena. . .	27	"
Total. . .	96	kilómetros, for-

masen una sola línea subvencionada con 60.000 pesetas por kilómetro, y se sacase á pública subasta, á cargo del rematante el devolver:

1.° Los gastos de estudios del ramal de Carmona á Fuentes.

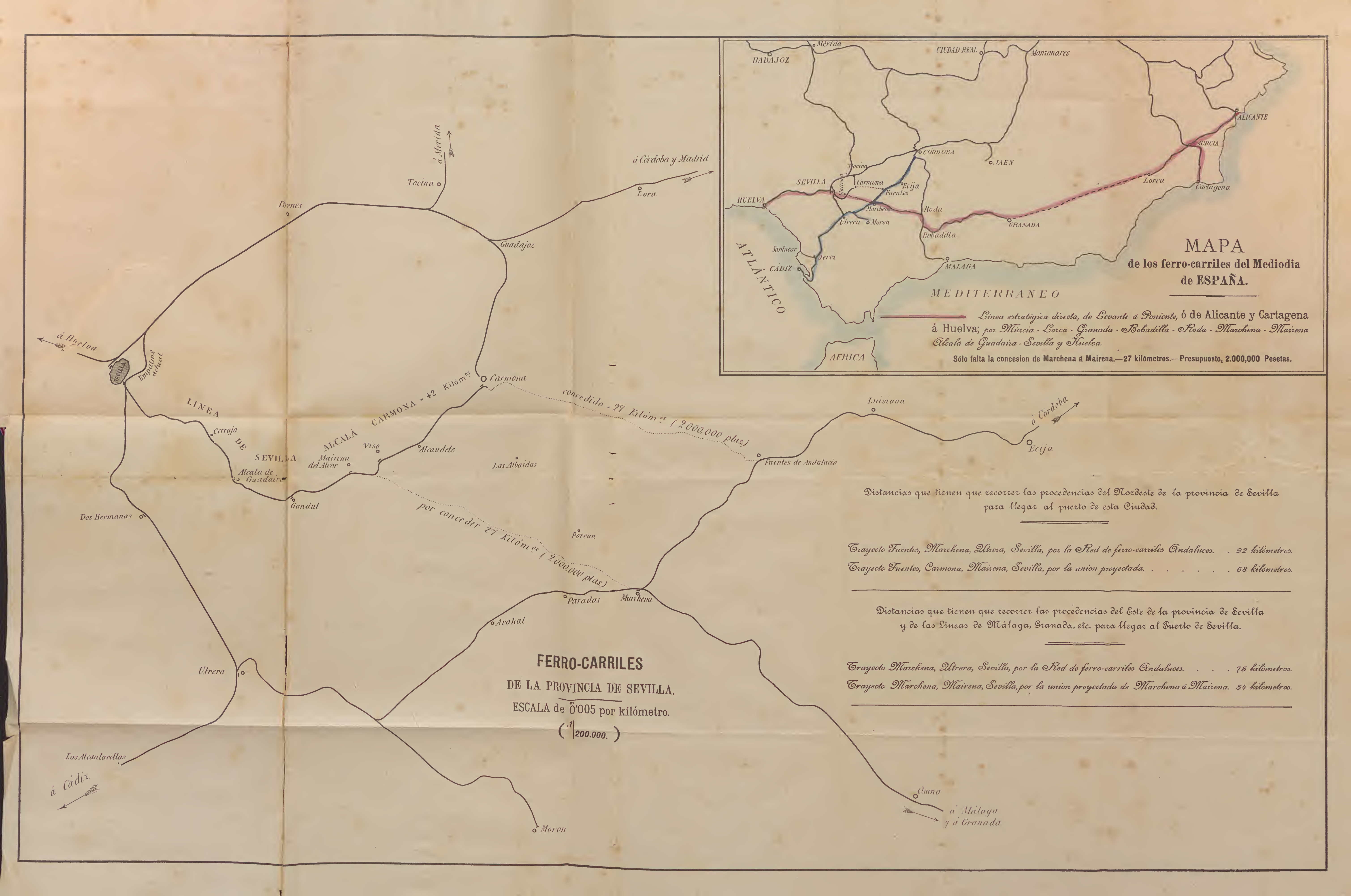
2.° La fianza de este mismo ramal que importa unas 18.000 pesetas.

3.° El valor de la línea actual de Sevilla-Alcalá-Carmona en los términos ya referidos.

De esta manera las tres líneas quedarían en una sola mano; habría toda la unidad de accion y de intereses que son apetecibles y habría más

concurrencia á la subasta pública por ser el negocio de más importancia, teniendo presente que con esta, excluyéndose todo favoritismo y siendo un medio de la más pura legalidad, los intereses generales podrían ser beneficiados por los efectos de la licitacion pública.

Así se lograría la construccion y explotacion de estas líneas en la mejor forma posible: se garantizaría en cuanto cabe el tráfico del comercio de Sevilla y de su puerto, y se completaría una importante línea directa del Mediterráneo al Océano, de inmensa ventaja para los intereses generales del Estado, como se ha demostrado en otro lugar.



MAPA
de los ferro-carriles del Mediodia
de ESPAÑA.
Linea estratégica directa, de Levante á Poniente, ó de Alicante y Cartagena á Huelva; por Murcia - Lorca - Granada - Bobadilla - Roda - Marchena - Mairena Alcalá de Guadaira - Sevilla y Huelva.
Sólo falta la concesion de Marchena á Mairena.—27 kilómetros.—Presupuesto, 2.000,000 Pesetas.
Mérida
BADAJOZ
CIUDAD REAL
Manzanares
ALICANTE
MURCIA
CÓRDOBA
JAEN
Tocina
SEVILLA
Carmona
Ecija
Fuentes
HUELVA
Marchena
Roda
Lorca
Cartagena
Utrera
Moron
GRANADA
Bobadilla
ATLÁNTICO
Santucar
CÁDIZ
Jerez
MÁLAGA
MEDITERRANEO
AFRICA
FERRO-CARRILES
DE LA PROVINCIA DE SEVILLA.
ESCALA de 0'005 por kilómetro.
(1/200.000.)
á Mérida
Tocina
á Córdoba y Madrid
Lora
Brenes
Guadajoz
á Huelva
SEVILLA
Empalme actual
Carmona
LINEA DE SEVILLA ALCALÁ CARMONA - 42 Kilómes
Cerraja
Viso
Mairena del Alcor
Alcaudete
Alcala de Guadaira
Gandul
Las Albaidas
concedido - 27 Kilómes (2.000.000 plas)
Luisiana
á Córdoba
Ecija
Fuentes de Andalucia
Dos Hermanos
por conceder 27 Kilómes (2.000.000 plas)
Porcun
Paradas
Marchena
Arahal
Utrera
Las Alcantarillas
á Cádiz
Moron
Osuna
á Málaga y á Granada
Distancias que tienen que recorrer las procedencias del Nordeste de la provincia de Sevilla para llegar al puerto de esta Ciudad.
Trayecto Fuentes, Marchena, Utrera, Sevilla, por la Red de ferro-carriles Andaluces. . 92 kilómetros.
Trayecto Fuentes, Carmona, Mairena, Sevilla, por la union proyectada. . . . . . . 68 kilómetros.
Distancias que tienen que recorrer las procedencias del Este de la provincia de Sevilla y de las Lineas de Málaga, Granada, etc. para llegar al Puerto de Sevilla.
Trayecto Marchena, Utrera, Sevilla, por la Red de ferro-carriles Andaluces. . . . 75 kilómetros.
Trayecto Marchena, Mairena, Sevilla, por la union proyectada de Marchena á Mairena. 54 kilómetros.

